



Communiqué de presse – 12 février 2019

Pourquoi réhabiliter le diesel est une erreur...

A la veille d'un nouveau rendez-vous entre le Président de la République et les constructeurs automobiles, la FNH appelle ce dernier à ne pas se laisser enfermer dans une vision de court-terme

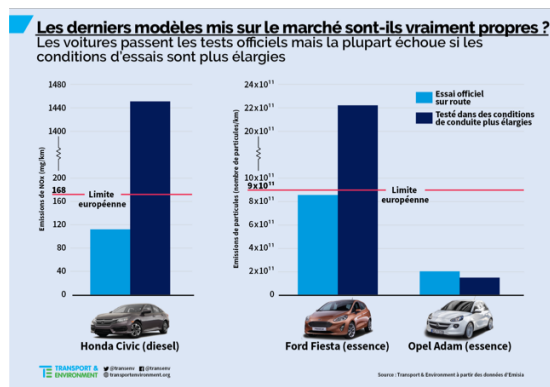
Alors que la controverse sur le “diesel propre” fait son retour au sein du gouvernement, la Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme s'interroge sur la position que portera Emmanuel Macron à l'occasion du dîner offert demain soir par l'organisation internationale des constructeurs automobiles. La FNH attend du Président de la République qu'il prenne le parti de la santé, de l'environnement et de l'emploi, en affichant clairement sa volonté de sortir du diesel. Car non, le diesel propre n'existe pas et surtout réhabiliter le diesel ne sauvera pas l'emploi. C'est vers les filières à très faibles émissions (électrique, biogaz, hydrogène) qu'il faut maintenant se tourner et investir... Il reste une dizaine d'année pour préparer le tournant énergétique du secteur automobile.

Non, réhabiliter le diesel ne sauvera pas l'emploi

Le Président de la République pourrait être tenté de suivre les intentions de son ministre de l'économie Bruno Le Maire, en réhabilitant le diesel sur un argument économique tronqué. Car, dans les faits, il retardera un peu plus encore la conversion du secteur vers les technologies à très faibles émissions, pourvoyeuses d'activité et d'emplois, telles que l'électrique, le biogaz, l'hydrogène. En réduisant la demande de pétrole grâce à des voitures plus efficaces et électriques, la Fondation européenne pour le climat estimait en 2015¹ que l'emploi augmentera de 500 000 à 850 000 millions en Europe d'ici 2030. Pour la France, cela représenterait de 66 à 71 000 emplois nets.

Non, le diesel propre n'existe pas

Espérons au contraire que le Président de la République entende les alertes lancées par les médecins et chercheurs², mais aussi par son propre Ministère de la transition écologique, sur la nocivité du diesel, y compris des véhicules les plus récents (Euro 5 et 6). Si les voitures récentes passent les tests officiels, la plupart échouent en situation réelle de conduite (cf. Etude Transport et Environnement, septembre 2018³). Dans un contexte où la France est ciblée par le contentieux européen sur la pollution de l'air la proposition de réhabilitation du diesel apparaît comme particulièrement rétrograde et dangereuse.



¹ Cf. "How will electric vehicle transition impact EU jobs?", T&E, 2017 <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Briefing%20-%20How%20will%20electric%20vehicle%20transition%20impact%20EU%20jobs.pdf>
et "En route pour un transport durable", ECF, 2015, <https://www.camecon.com/what/our-work/en-route-pour-un-transport-durable/>

² <http://www.asef-asso.fr/actualite/communiques-de-presse/communiqu%C3%A9-de-presse-du-collectif-air-sant%C3%A9-climat-qui-reagit-%C3%A0-la-rehabilitation-du-diesel-voulue-par-bercy/>

³ <https://www.transportenvironment.org/publications/cars-engines-can-they-ever-be-clean>

Une dizaine d'années : c'est ce qu'il reste pour préparer le tournant énergétique du secteur automobile

Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050 et respecter les engagements climat de la France dans le cadre de l'Accord de Paris, il est indispensable de ne plus utiliser de carburants fossiles d'ici 2050. Les voitures ayant une durée de vie de 20 ans, les voitures diesels mais aussi essence ne devront plus être mises sur le marché à partir de 2030.

Contacts presse :

Manuela Lorand – Responsable Relations presse – 06 98 45 46 91 – m.lorand@fnh.org

Marie Chéron – Responsable Mobilité - 06 81 64 33 92 – m.cheron@fnh.org